



## Samrådsyttrande angående detaljplan för Fräsaren 10, Vulkan 7 och Sågaren 12 (Centralstationen), Butängen

SPN 2022/1141 214

### Utemiljö på kvartersmark

Visionen att göra Butängen som stadsdel till en utvidgning av Innerstaden är bra i detta centrala läge runt nya Resecentrum. Men det är avgörande att inte exploatera hårdare än befintliga Innerstaden så att man inte äventyrar attraktiviteten som boendemiljö.

Enligt PBL kap 8 § 9 ska det vid bostäder finnas tillräckligt stor och lämpligt utformad friyta för lek och utevistelse. Den nationella beskrivningen (SBN) som lagtexten syftar på innebär att det ska finnas ett halvprivat socialt revir (Entréområde) för max 30 lägenheter på minst 200 kvadratmeter närmast entrén. Där ska finnas småbarnslek och vila och avkoppling för vuxna. Denna begränsade grupp är det sociala revir som är förutsättningen för starkast social gemenskap och social kontroll som är grunden för trygghet.

Centralt i kvarteret ska det finnas ett halvoffentligt socialt revir (Närområde) för äldre barnens lek och vuxnas utevistelse på minst 1500 kvadratmeter för högst 150 lägenheter.

Det är också viktigt att hushöjden för bostäder inte görs högre än 5 våningar. Högre upp fungerar inte kontakten mellan lägenheten och vistelseytorna på gården. I förslaget till detaljplan är kvarterens friyta mindre än i Innerstaden och hushöjden för bostäder 7 våningar till skillnad från Innerstadens max 5 våningar.

På sidan 45 om Egenskapsbestämmelser står att utformningen av bostadsgårdar och takterrasser för boendes utevistelse regleras i planen. Det som regleras är bara andelen planteringsbar yta. Men det är inga planbestämmelser som säkrar lämplig utformning för utevistelsefunktioner enligt PBL 8:9 som kommunen ska göra enligt Boverket.

Under rubriken Social hållbarhet nämns inget om kvartersmarkens halvprivata och halvoffentliga sociala revirs avgörande betydelse. Under rubriken Trygghet behandlas bara det offentliga sociala reviret. Inget nämns om kvartersmarkens avgörande betydelse för trygghet genom uppdelningen mellan halvprivata och halvoffentliga revir.

I texten för planbeskrivningen

<https://norrkoping.se/download/18.75393d1b192b7a18fef8bec/1731333474819/frasar-en-10-planbeskrivning-med-bilagor-samrad.pdf> på sidan 128, tredje stycket under rubrik Friytor, lek och rekreation saknas texten i sista meningen.

Vilken text är tänkt / vad fattas?

## **Anslutning av framtida järnväg söderut**

Detaljplanen har inte beaktat behovet av framtida järnväg från Resecentrum söderut längs E-22-stråket. För att uppnå kommunens beslutade mål om hållbar utveckling och minskad klimatpåverkan krävs omställning till hållbara transporter. För överföring av transporter från bilväg till järnväg behövs en ny järnväg utmed Götalands östkust. Den behövs även för anknytning till hamnar då sjöfarten blir allt viktigare eftersom det är det minst energikrävande transportslaget. För att lokalisera en ny järnväg genom staden från Resecentrum söderut i E-22-stråket är enda rimliga sträckningen längs blivande Johannisborgsleden.

Det är nödvändigt att analysera hur Johannisborgsleden kan byggas på ett sätt som kan möjliggöra en samordning med framtida järnväg. Annars kan ombyggnad av billeden krävas senare till mycket höga och onödiga kostnader som kan förebyggas nu. Det handlar om att reservera tillräcklig plats i rätt läge för järnvägen intill billeden och studera hur nödvändiga korsningar kan lösas. Exempelvis bör inte järnvägen följa billedens krok via Lindövägen utan använda stäckningen i ett före detta industrispår rakt söderut genom Risängen. Efter passagen av Söderleden kan järnvägen ledas utmed östra sidan av E-22 och från Brännestad vidare i gamla sträckningen av järnvägen till Söderköping.

I den aktuella detaljplanen för Resecentrum är det nödvändigt att veta hur man löser kopplingen till nya Stambanan öster om Resecentrum. Här krävs bro över nuvarande Ståthögaleden och läget för Ostlänken och nya läget för Stambanan. Plats behöver reserveras för möjlig kurva och ramp för anslutning till Stambanan. Det påverkar placering av bebyggelse i detaljplanen här.

Behovet att analysera samplanering av Johannisborgsleden och framtida järnväg har även ignorerats i detaljplanerna för de olika etapperna trots påpekanden i SPN och KF. Motivet som angetts av kontoret är att järnvägen inte fanns med i ÖP 2017 och att kontoret inte har något uppdrag att beakta behovet. Det har beslutats att ÖP 2017 är inaktuell och ny ÖP pågår. Att kontoret inte har uppdrag att bedriva långsiktig planering av hållbara transporter motsägs av SPN:s beslutade (2024-11-12) Uppdragsplan 2025. Mål 1 Hållbarhet. "Genom samhällsbyggnadsprocessen utvecklas ett hållbart och attraktivt Norrköping." Måluppfyllelse A. "Hela verksamheten arbetar med hållbarhet och minskad klimatpåverkan på ett systematiskt sätt."

**Underlätta för cyklister** Områdets cykelbanor ska vara separerade från övrig trafik inkl. gångtrafik och lätta att nyttja utan störande övergångar och hinder. Via kod låsbara cykelgarage (Linköping och främst Lund är föredömen) för cykel-pendlare som byter färdmedel behöver anordnas.

## **Naturskyddsföreningen Norrköping**

Stefan Arrelid, ordförande      [stefan.arrelid@gmail.com](mailto:stefan.arrelid@gmail.com) tel 072-728 20 75

Information om Naturskyddsföreningen: [www.norrkoping.naturskyddsforeningen.se](http://www.norrkoping.naturskyddsforeningen.se)  
Postmottagare: Stefan Arrelid, Fjärdingstad Hestadback, 61029 Vikbolandet